Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/2228

03. 12. 82

Sachgebiet 9513

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung (11. Ausschuß)

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes
— Drucksache 9/1829 —

A. Problem

Das Gesetzesvorhaben verfolgt das Ziel,

— eine flexiblere Besetzung von Seeschiffen hinsichtlich der Anzahl der Seeleute zu ermöglichen und damit zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt beizutragen,

— die Kündigungsregelungen des Seemannsgesetzes weiterzuentwickeln und diese dem ratifizierten Übereinkommen Nr. 22 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Heuervertrag der Schiffsleute anzupassen.

B. Lösung

In einer neuen Schiffsbesetzungsverordnung sollen künftig Regelbesatzungen vorgeschrieben werden, von denen auf Antrag Abweichungen zugelassen werden können. Über Ausnahmen von der Regelbesatzung sollen der Bundesminister für Verkehr, die Wasser- und Schiffahrtsbehörden des Bundes oder die See-Berufsgenossenschaft nach Anhörung eines von Gewerkschaften und Reederverbänden paritätisch besetzten Ausschusses entscheiden. Die vorgesehene Regelung erfordert die Aufnahme einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage in das Seemannsgesetz.

Weiterhin sollen einerseits die Kündigungsfristen für Schiffsleute verlängert, andererseits soll das Auslaufen von Heuerverhältnissen im Ausland, insbesondere auch bei einer Kündigung durch das Besatzungsmitglied, erleichtert werden.

Annahme bei einigen Stimmenthaltungen von Mitgliedern der SPD-Fraktion

C. Alternativen

Antrag der SPD-Fraktion, dem paritätisch besetzten Ausschuß die Entscheidung über Ausnahmen von der Regelbesatzung zuzuweisen (von der Ausschußmehrheit abgelehnt).

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes — Drucksache 9/1829 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 1. Dezember 1982

Der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung

Rappe	**Peter**
Vorsitzender	Berichterstatter

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes — Drucksache 9/1829 — mit den Beschlüssen des Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung (11. Ausschuß)

Entwurf	Beschlüsse des 11. Ausschusses
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes	**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes**
Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:	Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:
Artikel 1	Artikel 1
Das Seemannsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 10. Mai 1978 (BGBl. I S. 613), wird wie folgt geändert:	Das Seemannsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 10. Mai 1978 (BGBl. I S. 613), wird wie folgt geändert:
1. § 63 erhält folgende Fassung:	1. § 63 erhält folgende Fassung:
„§ 63 Kündigungsfristen	„§ 63 Kündigungsfristen
(1) Bei Schiffsleuten beträgt die Frist für die ordentliche Kündigung während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses eine Woche. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Nach Ablauf der in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Zeiten beträgt die Kündigungsfrist zwei Wochen. Sie erhöht sich auf sechs Wochen zum Schluß eines Kalendervierteljahres, wenn das Heuerverhältnis drei Jahre bestanden hat.	(1) unverändert
(2) Bei Schiffsoffizieren und sonstigen Angestellten beträgt die Kündigungsfrist während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses eine Woche. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Nach Ablauf der in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Zeiten beträgt die Kündigungsfrist sechs Wochen zum Schluß eines Kalendervierteljahres. Die Vorschriften des Gesetzes über die Fristen für die Kündigung von Angestellten in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 800-1, veröffentlichten bereinigten Fassung bleiben unberührt.	(2) unverändert

Entwurf

(3) Soweit nicht etwas anderes vereinbart wird, setzt sich das Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, den das Schiff im Geltungsbereich des Grundgesetzes oder zum Laden oder Löschen in einem an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Staat anläuft, höchstens jedoch auf die Dauer von drei Monaten; als Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes gelten auch die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals. *Außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes und außerhalb eines an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Staates* endet das Heuerverhältnis *auch dann*, wenn

1. der Reeder für eine unverzügliche freie Rückbeförderung des Besatzungsmitglieds nach Maßgabe des § 72 sorgt oder
2. das Besatzungsmitglied für seine Rückbeförderung auf eigene Kosten sorgt und ein Ersatzmann, über dessen Eignung im Zweifel das Seemannsamt entscheidet, ohne besondere Kosten für den Reeder und ohne Aufenthalt für das Schiff an seine Stelle treten kann."

2. § 65 erhält folgende Fassung:

„§ 65
Außerordentliche Kündigung gegenüber dem Besatzungsmitglied aus anderen Gründen

Ist die Fortsetzung des Heuerverhältnisses mit dem Besatzungsmitglied aus anderen wichtigen, nicht in § 64 genannten Gründen unzumutbar, so kann ihm ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist während der Zeit, in der nach § 63 Abs. 1 und 2 die Kündigung mit Wochenfrist zulässig ist, gekündigt werden, wenn sich der Reeder zur Zahlung einer Abfindung in Höhe von mindestens einer Monatsgrundheuer verpflichtet."

3. Dem § 71 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Eine Zurücklassung liegt nicht vor, wenn das auf unbestimmte Zeit begründete Heuerverhältnis infolge einer Kündigung durch das Besatzungsmitglied beendet ist."

4. § 72 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Besatzungsmitglied hat Anspruch auf freie Rückbeförderung zu dem Ort im Geltungsbereich des Grundgesetzes, an dem das Heuerverhältnis begründet worden ist,

Beschlüsse des 11. Ausschusses

(3) Soweit nicht etwas anderes vereinbart wird, setzt sich das Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, den das Schiff im Geltungsbereich des Grundgesetzes oder zum Laden oder Löschen in einem an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Staat anläuft, höchstens jedoch auf die Dauer von drei Monaten; als Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes gelten auch die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals. **Vor Ablauf der dreimonatigen Frist des Satzes 1** endet das Heuerverhältnis **mit dem Tage, an dem das Besatzungsmitglied in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes eintrifft oder die Bundesgrenze auf dem Land- oder Luftwege überschreitet,** wenn

1. unverändert
2. das Besatzungsmitglied für seine Rückbeförderung auf eigene Kosten sorgt und ein Ersatzmann, über dessen Eignung im Zweifel des Seemannsamt entscheidet, ohne besondere Kosten für den Reeder und ohne Aufenthalt für das Schiff an seine Stelle treten kann.

Kehrt im Falle des Satzes 2 Nr. 2 das Besatzungsmitglied nicht unverzüglich in den Geltungsbereich des Grundgesetzes zurück, endet das Heuerverhältnis auch in einem Hafen außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes an dem Tage, der dem Tag des Dienstantritts des Ersatzmannes vorausgeht."

2. unverändert

3. unverändert

4. unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 11. Ausschusses
1. in den Fällen der §§ 49 und 65 bis 67, 2. wenn ein auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis aufgrund einer ordentlichen Kündigung durch den Reeder endet, 3. wenn ein auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis nach einer ordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied gemäß § 63 Abs. 3 Satz 1 um mindestens einen Monat über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortgesetzt wird oder 4. wenn ein auf bestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes endet. Eine anderweitige Vereinbarung über einen im Geltungsbereich des Grundgesetzes liegenden Rückbeförderungsort ist zulässig."	
5. § 78 Abs. 5 erhält folgende Fassung: „(5) Der Kapitän hat die Ansprüche aus den §§ 72 und 73 1. in den Fällen der §§ 49 und 66, 2. wenn ein auf bestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes endet oder 3. wenn der Kapitän sein Heuerverhältnis aus einem vom Reeder zu vertretenden wichtigen Grund kündigt. Der Kapitän hat den Anspruch aus § 72, wenn ein auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis auf Grund einer ordentlichen Kündigung durch den Reeder endet oder nach einer ordentlichen Kündigung durch den Kapitän gemäß § 63 Abs. 3 Satz 1 um mindestens einen Monat über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortgesetzt wird."	5. unverändert
6. In § 94 Abs. 2 Satz 2 wird nach der Verweisung „3 bis 5" die Verweisung „und 7" eingefügt.	6. unverändert
7. *In § 120 werden nach dem Wort „vorliegen" die Worte „und ohne daß ein Fall des § 71 Abs. 1 Satz 2 vorliegt," eingefügt.*	7. § 120 **erhält folgende Fassung:** **„§ 120** **Zurücklassen eines Besatzungsmitglieds an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes ohne Einwilligung des Seemannsamts** **Ein Kapitän, der entgegen § 71 Abs. 1 Satz 1 ein Besatzungsmitglied an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zurückläßt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft."**
8. In § 121 Abs. 2 Nr. 4 werden die Zahl „7" und das nachfolgende Komma gestrichen.	8. unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 11. Ausschusses
9. § 123a erhält folgende Fassung: „§ 123 a Strafbare Verletzung von Vorschriften über die Schiffsbesetzung (1) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft 1. ein Reeder, der durch eine in § 127 Nr. 4 oder 5 und 2. ein Kapitän, der durch eine in § 125 Nr. 8 oder § 126 Nr. 7 bezeichnete vorsätzliche Zuwiderhandlung Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet. (2) Der Reeder oder der Kapitän, der 1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder 2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft."	9. unverändert
10. Dem § 125 wird folgende Nummer 8 angefügt: „8. vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 oder nach § 143b oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung getroffenen *vollstreckbaren* Anordnung, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".	10. Dem § 125 wird folgende Nummer 8 angefügt: „8. vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 oder nach § 143b **Abs. 1** oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung getroffenen **vollziehbaren** Anordnung, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".
11. § 126 wird wie folgt geändert: a) Nummer 7 erhält folgende Fassung: „7. einer Rechtsverordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 7, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,". b) Es wird folgende Nummer 8 eingefügt: „8. einer Rechtsverordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 8 bis 11, 13 oder 14, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,". c) Die bisherigen Nummern 8 und 9 werden Nummern 9 und 10.	11. unverändert
12. Dem § 127 werden folgende Nummern 4 und 5 angefügt: „4. einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 oder nach § 143b oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung getroffenen *vollstreckbaren* Anordnung, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,	12. Dem § 127 werden folgende Nummern 4 und 5 angefügt: „4. einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 oder nach § 143b **Abs. 1** oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung getroffenen **vollziehbaren** Anordnung, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

Entwurf	Beschlüsse des 11. Ausschusses
5. einer Rechtsverordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 7, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".	5. unverändert
13. § 128 erhält folgende Fassung:	13. § 128 erhält folgende Fassung:
„§ 128 Ahndung von Ordnungswidrigkeiten	„§ 128 Ahndung von Ordnungswidrigkeiten
Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des § 125 Nr. 8 und des § 126 Nr. 7 mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend, in den Fällen des § 127 Nr. 4 und 5 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden."	Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des § 125 Nr. 8 und des § 126 Nr. **1 bis 3 und 6 bis 10** mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend, in den Fällen des § 127 Nr. **1, 2,** 4 und 5 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu **ein**tausend Deutsche Mark geahndet werden."
14. § 132 Abs. 1 wird wie folgt geändert:	14. unverändert
a) Die Nummer 1 erhält folgende Fassung: „1. in den Fällen der §§ 126 und 127 Nr. 1, 2 und 5 die Arbeitsschutzbehörde,".	
b) Es wird folgende Nummer 2 eingefügt: „2. in den Fällen des § 125 Nr. 8 und des § 127 Nr. 4 die See-Berufsgenossenschaft,".	
c) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3 und wie folgt geändert: Die Worte „Nummer 1" werden durch die Worte „Nummern 1 und 2" ersetzt.	
d) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4.	
15. Dem § 140 wird folgender Absatz 4 angefügt:	15. unverändert
„(4) § 63 Abs. 1 gilt in der Fischerei mit der Maßgabe, daß für Besatzungsmitglieder auf Schiffen, deren Raumgehalt 200 Bruttoregistertonnen nicht übersteigt, die Kündigungsfrist achtundvierzig Stunden beträgt."	
16. Nach § 143a wird folgender § 143b eingefügt:	16. Nach § 143a wird folgender § 143b eingefügt:
„§ 143 b Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über Regelbesatzungen	„§ 143 b Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über Regelbesatzungen
(1) Die Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und für Verkehr werden ermächtigt, in einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 und § 143 Abs. 1 Nr. 7 mit Zustimmung des Bundesrates	(1) Die Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und für Verkehr werden ermächtigt, in einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 und § 143 Abs. 1 Nr. 7 mit Zustimmung des Bundesrates
1. die Besatzung von Kauffahrteischiffen festzulegen, die die Schiffssicherheit, den Arbeitsschutz und den Wachdienst in der Regel gewährleiste*t* (Regelbesatzung),	1. die Besatzung von Kauffahrteischiffen festzulegen, die die Schiffssicherheit, den Arbeitsschutz und den Wachdienst in der Regel gewährleist**en** (Regelbesatzung),
2. zu bestimmen, daß	2. zu bestimmen, daß
a) unbeschadet des § 102 Abs. 1 Satz 2 die See-Berufsgenossenschaft die Verordnung durchführt,	a) unbeschadet des § 102 Abs. 1 Satz 2 die See-Berufsgenossenschaft die Verordnung durchführt **und im Einzelfall eine Regelbesatzung für Schiffe oder Schiffsgruppen festlegt, für die wegen ihrer Größe, Bauart und der Art ihres Einsat-**

Entwurf

b) über Anträge auf Abweichungen von der Regelbesatzung ein *bei der See-Berufsgenossenschaft gebildeter,* aus Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände paritätisch besetzter Ausschuß *entscheidet,*

c) der Arbeitsschutzbehörde vor der Entscheidung des Ausschusses nach Buchstabe b Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist,

d) abweichend von § 73 der Verwaltungsgerichtsordnung über Widersprüche gegen die Entscheidung des Ausschusses nach Buchstabe b der Bundesminister für Verkehr entscheidet,

e) abweichend von Buchstaben b bis d über Anträge auf Abweichungen von der Regelbesatzung der Bundesminister für Verkehr, die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes oder die See-Berufsgenossenschaft entscheidet, nachdem ein aus Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände paritätisch besetzter Ausschuß gehört und der Arbeitsschutzbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden ist.

Soweit der Geltungsbereich der Rechtsverordnung die Seefischerei erfaßt, ist die Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu erlassen.

(2) Die Ermächtigung nach Absatz 1 Nr. 1 kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates auf die See-Berufsgenossenschaft weiter übertragen werden, soweit sie die Regelbesatzung besonderer Schiffsgruppen betrifft.

(3) Die See-Berufsgenossenschaft untersteht bei Durchführung der Aufgaben nach Absatz 1 der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr. Umfang und Art der Durchführung seiner Aufsicht bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung."

Artikel 2

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Beschlüsse des 11. Ausschusses

zes eine Regelbesatzung nach Nummer 1 nicht vorgeschrieben ist,

b) über Anträge auf Abweichungen von der Regelbesatzung **der Bundesminister für Verkehr, die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes oder die See-Berufsgenossenschaft entscheidet, nachdem ein** aus Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände paritätisch besetzter Ausschuß **gehört und der Arbeitsschutzbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden ist,**

c) über Anträge auf Abweichung von der Regelbesatzung für zeitlich begrenzte Fahrten in Küstennähe die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall entscheidet.

3. Bestimmungen zu erlassen über die Ausstellung eines an Bord mitzuführenden Zeugnisses über die jeweilige Zusammensetzung der Schiffsbesatzung (Schiffsbesatzungszeugnis).

Soweit der Geltungsbereich der Rechtsverordnung die Seefischerei erfaßt, ist die Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu erlassen.

(2) Die See-Berufsgenossenschaft untersteht bei **der** Durchführung der Aufgaben nach Absatz 1 der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr. Umfang und Art der Durchführung seiner Aufsicht bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung."

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

unverändert

Bericht des Abgeordneten Peter

I. Allgemeiner Teil

Der Deutsche Bundestag hat den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes — Drucksache 9/1829 — in seiner 111. Sitzung am 9. September 1982 in erster Lesung beraten. Der Gesetzentwurf ist federführend dem Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung, mitberatend dem Rechtsausschuß, dem Ausschuß für Wirtschaft und dem Ausschuß für Verkehr sowie mitberatend und nach § 96 GO dem Haushaltsausschuß überwiesen worden.

Der federführende Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat den Gesetzentwurf in seinen Sitzungen am 27. Oktober und 1. Dezember 1982 beraten und mit einigen Änderungen gegenüber dem Regierungsentwurf in der aus der Zusammenstellung ersichtlichen Fassung im Ganzen bei einigen Stimmenthaltungen von Mitgliedern der SPD-Fraktion angenommen. Die SPD-Fraktion hat zu ihrer teilweisen Zustimmung und teilweisen Stimmenthaltung zu dem Gesetzentwurf im ganzen erklärt, dies erfolge — ungeachtet ihrer abweichenden Auffassung über das Ausmaß der Beteiligung des paritätisch besetzten Ausschusses bei Entscheidungen über Ausnahmen von der Regelbesatzung — im Hinblick auf die insgesamt in dem Gesetzentwurf enthaltenen wichtigen Änderungen.

Den von den mitberatenden Ausschüssen — insbesondere Ausschuß für Verkehr, Ausschuß für Wirtschaft und Rechtsausschuß — vorgeschlagenen Änderungen ist der federführende Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung inhaltlich gefolgt. Der Haushaltsausschuß hat dem Gesetzentwurf zugestimmt und von einer eigenen Berichterstattung abgesehen, weil durch den Gesetzentwurf keine Kosten entstehen.

Der Gesetzentwurf enthält nur solche Änderungen des Seemannsgesetzes, deren schnelles Inkrafttreten erforderlich ist, insbesondere auch zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsschiffahrt. Andere Änderungen des Seemannsgesetzes, insbesondere die im Rechtsausschuß angesprochene allgemeine Überprüfung der Straf- und Bußgeldbestimmungen, müssen einer künftigen gesetzlichen Regelung vorbehalten bleiben.

Bei den Beratungen in den einzelnen Ausschüssen war der eine Schwerpunkt des Gesetzentwurfs, die Neuregelung der Kündigungsbestimmungen, unstrittig. Mit der Neuregelung wird nicht nur eine Anpassung an das Übereinkommen Nr. 22 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Heuervertrag der Schiffsleute erreicht, sondern es werden darüber hinaus auch die bisher sehr kurzen Kündigungsfristen für Schiffsleute in angemessenem Umfang verlängert. Hierin liegt ein wesentlicher sozialpolitischer Fortschritt. Folgende Regelung ist vorgesehen:

— Bei den Mannschaftsmitgliedern beträgt künftig die Frist für die ordentliche Kündigung (ebenso wie bisher schon bei den Schiffsoffizieren) während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses eine Woche (bisher 48 Stunden). Danach beträgt sie bei Mannschaftsmitgliedern zwei Wochen und erhöht sich nach dreijährigem Bestehen des Heuerverhältnisses auf sechs Wochen zum Schluß eines Kalendervierteljahres.

  Bei Schiffsoffizieren beträgt die Kündigungsfrist wie bisher nach Ablauf der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses sechs Wochen zum Schluß des Kalendervierteljahres.

— Läuft die Kündigungsfrist aus, wenn sich das Schiff im Ausland befindet, so setzt sich das Heuerverhältnis grundsätzlich bis zur Ankunft des Schiffes in der Bundesrepublik Deutschland oder in einem angrenzenden Staat fort, höchstens jedoch auf drei Monate. Darüber hinaus endet das Heuerverhältnis nach auslaufender Kündigungsfrist auch dann, wenn entweder der Reeder für eine freie Rückbeförderung des Besatzungsmitglieds sorgt oder das Besatzungsmitglied einen Ersatzmann stellt.

— Das Besatzungsmitglied hat bei einer Kündigung durch den Reeder sowie bei einer eigenen Kündigung, falls das Heuerverhältnis sich um mindestens einen Monat über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortsetzt, Anspruch auf freie Rückbeförderung.

Hinsichtlich des zweiten Schwerpunktes des Gesetzentwurfs, der Änderung der Besetzungsbestimmungen, bestand im federführenden Ausschuß und in den mitberatenden Ausschüssen Einvernehmen, daß eine Neuregelung der Besetzungsbestimmungen erforderlich ist, um die im Verhältnis zu anderen schiffahrtbetreibenden Nationen sehr hohen Personalkosten der deutschen Handelsflotte zu senken. Mit dem in dem neuen § 143 b vorgesehenen Verfahren der Festlegung von Regelbesatzungen wird es möglich sein, unter Wahrung von Schiffssicherheit und Arbeitsschutz als weiterhin unverzichtbaren Kriterien zu Besatzungsreduzierungen zu kommen, die zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte führen.

Das künftige Verfahren bei der Festlegung der neuen Schiffsbesetzung soll

— ein Höchstmaß an Flexibilität bei der Festlegung der Besatzung für das einzelne Schiff,

— die Berücksichtigung einer verbesserten Qualität der Ausbildung der Seeleute bei der Festlegung der notwendigen Besatzungsquantität und

— eine Mitwirkung der Gewerkschaften und Reederverbände

zulassen.

Umstritten im federführenden Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung und in den mitberatenden Ausschüssen war das Ausmaß der Beteiligung von Gewerkschaften und Reederverbänden bei der Entscheidung über Ausnahmen von den vorgesehenen Regelbesatzungen. Der Regierungsentwurf ließ für die künftige Besetzungsverordnung die beiden folgenden Alternativen offen:

— Entscheidung durch einen paritätisch besetzten Ausschuß, der bei der See-Berufsgenossenschaft gebildet wird, oder

— Entscheidung durch den Bundesminister für Verkehr oder die Wasser- und Schiffahrtsverwaltungen des Bundes oder die See-Berufsgenossenschaft, nachdem ein paritärisch besetzter Ausschuß gehört worden ist.

Der federführende Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat mehrheitlich gegen die Stimmen der SPD-Fraktion — in Übereinstimmung mit den ebenfalls mehrheitlich gefaßten Beschlüssen des mitberatenden Ausschusses für Wirtschaft und des mitberatenden Rechtsausschusses — dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zugestimmt, daß über Ausnahmen von der Regelbesatzung der Bundesminister für Verkehr, die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes oder die See-Berufsgenossenschaft nach Anhörung eines paritätisch besetzten Ausschusses entscheiden sollen, die andere Alternative wurde gestrichen. Maßgebend hierfür waren folgende Überlegungen der Ausschußmehrheit:

— Die Entscheidung durch den paritätisch besetzten Ausschuß führe zu einem schwerfälligen Verfahren.

— Es handele sich um Fragen der Schiffssicherheit und damit um öffentliche Aufgaben, so daß eine Behörde entscheiden müsse.

— Eine ausreichende und auch angemessene Beteiligung der Gewerkschaften und Reederverbände sei dadurch gewährleistet, daß die See-Berufsgenossenschaft, deren Aufsichtsgremien paritätisch besetzt sind, über die Ausnahmen entscheiden soll und überdies ein besonderer paritätisch besetzter Ausschuß gehört werden muß.

Demgegenüber hat die SPD-Fraktion im federführenden Ausschuß den Antrag gestellt, dem mit Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände besetzten Ausschuß die Entscheidungskompetenz zuzuweisen und auf die andere Alternative zu verzichten. Sie hat dies im wesentlichen wie folgt begründet:

Da die Regelbesatzung unter den Gesichtspunkten von Arbeitsschutz und Schiffssicherheit bereits an der unteren Grenze des Zumutbaren angesiedelt sei und gegenüber der jetzigen vorgeschriebenen Besatzungsstruktur inhaltlich Besatzungsreduzierungen vorsehe, müsse gewährleistet sein, daß nicht vorschnell und nur unter entscheidender Mitwirkung der Tarifvertragsparteien von der Regelbesatzung abgewichen werden kann.

Die übrigen Änderungsanträge sind gemeinsam von allen drei Fraktionen eingebracht und einstimmig im federführenden Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung angenommen worden. Der Ausschuß entsprach mit diesen Änderungen im wesentlichen Änderungsanträgen und Prüfungsempfehlungen des Bundesrates.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zur Begründung der einzelnen Vorschriften wird, soweit sie im Verlauf der Ausschußberatungen keine Änderungen und Ergänzungen erfahren haben, auf den Regierungsentwurf (Drucksache 9/1829) verwiesen. Zur Begründung der vom Ausschuß abgeänderten Vorschriften ist folgendes zu bemerken:

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 63 Abs. 3 Sätze 2 und 3)

Die Neufassung dient der Klarstellung. Mit ihr wird einem Prüfungswunsch des Bundesrates entsprochen. Das Heuerverhältnis soll auch in den besonderen Fällen des Satzes 2 Nr. 1 und 2 grundsätzlich erst mit dem Eintreffen in der Bundesrepublik Deutschland enden. Dies entspricht der allgemeinen Tendenz des Seemannsgesetzes, das auch sonst mit seinen Regelungen zum Schutz der Besatzungsmitglieder auf das Eintreffen im Bundesgebiet abstellt (vgl. die §§ 55 und 56 des Seemannsgesetzes). Will allerdings das Besatzungsmitglied im Falle des Satzes 2 Nr. 2 im Ausland verbleiben, z. B. um dort seinen Urlaub zu verbringen oder ein neues Heuerverhältnis einzugehen, endet das Heuerverhältnis auch im Ausland.

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 120)

Die Neufassung übernimmt den Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat. Sie stellt lediglich eine sprachliche Verbesserung dar.

Zu Artikel 1 Nr. 10 und 12 (§ 125 Nr. 8 und § 127 Nr. 4)

Die Änderungen enthalten lediglich Klarstellungen und Anpassungen an den üblichen Sprachgebrauch. Sie gehen auf einen Vorschlag des Bundesrates zurück, dem die Bundesregierung zugestimmt hat. Allerdings kann die Bezugnahme auf § 143b nicht — wie es der Bundesrat vorgeschlagen hat — auf Absatz 1 Nr. 1 beschränkt werden. Vielmehr führen die in § 143b neu eingefügte Nummer 2 Buchstaben a und c und die neu eingefügte Nummer 3 dazu, daß insgesamt auf Absatz 1 Bezug genommen werden muß. Die neuen Nummern enthalten ebenfalls materielle Anforderungen, deren Verletzung bußgeldbewehrt sein muß.

Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 128)

Die Neufassung übernimmt den Änderungsvorschlag des Bundesrates, ergänzt ihn aber um Verstöße des Reeders nach § 127 Nr. 1 des Seemannsgesetzes. Dies ist schon deshalb konsequent, weil die entsprechenden Verstöße des Kapitäns nach dem Vorschlag des Bundesrates bereits in den erhöhten Bußgeldrahmen aufgenommen worden sind.

Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 143 b)

a) Zu § 143 b Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a

Die Einfügung des zweiten Halbsatzes soll Zweifel ausräumen, ob die Ermächtigungsgrundlage des Regierungsentwurfs ausreicht, um durch die See-Berufsgenossenschaft Regelbesatzungen für kleine Schiffe und für Spezialfahrzeuge im Einzelfall oder für bestimmte Schiffsgruppen festlegen zu lassen, für die wegen ihrer geringen Größe, Bauart und der Art des Einsatzes einer Regelbesatzung in der Verordnung selbst nicht vorgeschrieben werden kann.

b) Zu § 143 b Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b

Durch die Streichung der Buchstaben b bis d des Regierungsentwurfs und die Einfügung des Buchstaben e des Regierungsentwurfs als Buchstabe b wird die im Regierungsentwurf offengehaltene Möglichkeit von zwei Alternativen bei der Frage, ob im Entscheidungsverfahren über Anträge auf Abweichung von der Regelbesatzung ein paritätisch aus Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände gebildeter Ausschuß beschließende oder nur beratende Funktion erhalten soll, beseitigt und im Sinne der letzteren Alternative — nur beratende Funktion — gesetzlich festgelegt (siehe im einzelnen oben Abschnitt I.).

c) Zu § 143 b Nr. 2 Buchstabe c

Die Einfügung dieser Vorschrift soll Zweifel ausräumen, ob die Ermächtigungsgrundlage des Regierungsentwurfs ausreicht, der See-Berufsgenossenschaft die Aufgabe zu übertragen, für zeitlich und räumlich eingeschränkte Fahrten in Küstennähe im Einzelfall eine von der Regelbesatzung abweichende Besatzung zuzulassen. Eine solche Regelung ist notwendig, um in derartigen Fällen eine schnelle Entscheidung zu ermöglichen.

d) Zu § 143 b Abs. 1 Nr. 3

Die Einfügung dieser Vorschrift soll Zweifel ausräumen, ob die Ermächtigungsgrundlage des Regierungsentwurfs ausreicht, durch die See-Berufsgenossenschaft Schiffsbesatzungszeugnisse ausstellen zu lassen. Eine solche Regelung ist notwendig, um Kontrollen der Schiffsbesatzung zu erleichtern.

e) Zu § 143 b Abs. 2

Die Streichung des Absatzes 2 des Regierungsentwurfs und die Aufnahme des Absatzes 3 des Regierungsentwurfs als Absatz 2 ist eine Folgeänderung aus den Änderungen nach Buchstabe a.

Bonn, den 3. Dezember 1982

Peter

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333